1975 ஏப்ரல் 7]

பொறுப்பில் உள்ளனர். ஒவ்வொரு வட்டாரப் போக்கு வரத்து அதிகாரிக்கும் ஒரு செயலாளரும் தேவையான உதவிப் பணியாளரும் உதவியாக உள்ளனர்.

மாவட்டங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர் களின் பெயர் மாவட்டப் போக்குவரத்து அலுவலர் என மாற்றப்பட்டு உள்ளது. அவர்கள், வட்டாரப் போக்கு வரத்து அதிகாரியின் கீழ் பணி புரிகின்றனர். வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களில் பயணிப் பேருந்து பற்றிய வேலையும், ஏனைய மாவட்ட அலுவலகங்களில் ஒப்பந்த ஊர்திகள், சரக்குந்துகளுக்கு உரிமம் வழங்கள், வண்டிகளைப் பதிவு செய்தல் ஆகிய பணிகள் கவனிக்கப்படுகின்றன.

மோட்டார் வண்டிகளைத் தணிக்கை செய்யும் பொறுப் பில் உள்ள மோட்டார் வண்டி ஆய்வாளர்கள் மாவட்டப் போக்குவரத்து அலுவலரின் கீழ் பணிபுரிகின்றனர். எரி பொருளும், நேரமும் வீணாகாவண்ணம், பொது மக்கள் அங் கங்கே தங்கள் வேலைகளைக் கவனித்துக் கொள்ள வசதியாக ஓர் குறிப்பிட்ட அதிகார வரம்புள்ள கிளை அலுவலகங்களை அமைக்கவும் உத்தேசிக்கப்பட்டு உள்ளது. போக்குவரத்துத் துறை சீரமைப்புத் திட்டத்தில் இரண்டாவது கட்டத்தில் இது மேற்கொள்ளப்பட இருக்கிறது.

சென்னை நகரைப் பொறுத்த மட்டில், போக்குவரத்துத் துறையின் அமைப்பில் மாறுதல் ஏதும் செய்யப்படவில்லை. ஏனெனில் மாவட்டங்களைப் போல் இல்லாமல் சென்னை நகரின் பல திறப்பட்ட பிரச்சினைகள் மிகவும் கவனமாக ஆராயப்படவேண்டியுள்ளன.

5. மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரிகள், கட்டணங்கள் ஆகியவற்றின் மூலம் வந்த வருவாயின் வளர்ச்சி ஆய்வுரை யைப் பார்த்தால் நன்கு விளங்கும். 1974-ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டம், வரிவிதிப்பு அடிப்படையைச் சீரமைத்துப் பயணி வண்டிகள், சரக்கு வண்டிகளின் மீதான பல்வேறு வரிகளை ஒருங்கிணைப் பதைக் கருத்திற் கொண்டு செய்யப்பட்டதாகும். இச் சட்டத்தின் கீழ், மாநிலத்தில் பயன்படுத்தப்படும் அல்லது

[1975 ஏப்ரல் 7

வைக்கப்பட்டிருக்கும் எல்லா வண்டிகளும் வரி செலுத்த வேண்டும். பொதுச் சாலைகளில் பயன்படுத்தப்படாத வண்டிகளின் மீது செலுத்தப்பட்ட வரியைத் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளலாம். ஆனால் அப்படித் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ள, நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ள நிபந்தனைகளை நிறைவேற்ற வேண்டும். இதனால் வரிகளைத் தண்டல் செய்வதில் போக்குவரத்துத் துறைக்குத் தற்போது பயனுள்ள கண்காணிப்பு வசதி இருக்கிறது. இதை எதிர்த்து சில உரிமையாளர்கள் நீதிமன்றம் சென்றுள்ளனர்.

போக்குவரத்து வசதிகளை அமைத்து தருவதில், போக்குவரத்துத் துறை, போக்குவரத்துத் தேவைகளில் அதிக கவனம் செலுத்தி வருகிறது. ஒரு புதிய வழித் தடத்தைத் தொடங்குவதும் அண்மைக்காலம் வரை ஒரு சிக்கலான பிரச்சினையாக இருந்தது. 1971-ஆம் ஆண்டு நிறைவேற்றப்பட்ட மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ்நாடு திருத்தம்) சட்டத்தினால், புதிய வழித் தடங்களைத் தொடங்குவதில் நிலைமை சீரடைந்து இருக்கிறது. இச்சட்டத்தின்படி புதிய வழித்தடம் ஒன்றைத் தொடங்குவதென்பது நிருவாகப் பணி எல்லைக்குள் அமைந்து அதிகாரியின் தீர்ப்பே முடிவானது என அமைகிறது.

போக்குவரத்துத் தொழில் ஏகபோக உரிமையையும், அனுமதிச் சீட்டுகள் சிலரிடம் குவிவதையும் தடுப்பதைக் கருத்திற்கொண்டு, ஓர் உரிமையாளருக்கு பத்துப்பேருந்து அனுமதி சீட்டுகளுக்கு மேல் இருக்கலாகாது என உச்சவரம்பு விதித்து 1971-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ் நாடு திருத்தம்) சட்டம் இயற்றப்பட்டது. இச்சட்டத்தின் செல்லுபடியை எதிர்த்து உயர்நீதிமன்றத்தில் வழக்குப் போடப்பட்டு அது இன்னும் பைசலாகமல் உள்ளது. எனினும் 1974-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ் நாடு திருத்தம்) சட்டத்தின் கீழ், உபரி அனுமதிச் சீட்டுகளை அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்கு மாற்ற வழிவகை செய்யப்பட்டுள்ளது

1975 ஏப்ரல் 7]

பயணி பேருந்து வண்டிகளுக்குப் பயணக் கட்டணப் பட்டியல் ஒன்றைப் போக்குவரத்து அதிகாரி ஒப்பளிப்பு செய்தல் வேண்டும். இக் கட்டண விதத்தில் ஒரே சீரான நிலை இருக்கும் பொருட்டு, அரசே கட்டண விகிதங்களை நிர்ணயித்து உள்ளது. இவ்வாறு நிர்ணயிப்பதில் பொதுமக்கள், பேருந்து உரிமையாளர்களின் முறையீட்டைகருத்தில் கொள்ளப்படுகிறது. வாடகைக் கார்கள் ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் ஆகியவற்றிற்கான கட்டன விகிதம் பெட்ரோல் விலையேற்றத்தின் காரணமாக 1974-ஆம் ஆண்டு மார்ச்சில் திருத்தியமைக்கப்பட்டது. பயணிப் பேருந்துகளுக்கான கட்டண விகிதம் 1974-ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல்-மே மாதங்களில் திருத்தியமைக்கப்பட்டது. இவற்றின் முழு விவரத்தைப் பேரவை முன் வைக்கப்பட்டுள்ள ஆய்வுரையிற் காணலாம்.

பொது மக்களின் நலனைக்கருத்திற்கொண்டு மெதுவாகச் செல்லும் ஊர்திகளின் போக்குவரத்து சாலைப் போக்குவரத்தைக் கட்டுப்படுத்துவதன் மூலம் ஒழுங்குப்படுத்தப்படுகிறது. இதற்காகவும், சமூக சீர்திருத்த நடவடிக்கை என்ற முறையிலும் கைரிக்ஷாக்கள் ஓடுவதை அறவே நீக்கி மாநிலம் முழுவதும் தடை செய்யப்பட்டுள்ளது.

ஒரு மாநிலத்தில் இருந்து இன்னொரு மாநிலத்திற்கு தாராளமாக மக்களும் சரக்கும் போய்வர வசதியாக, அண்டை மாநிலங்களோடு, பரிமாற்ற ஏற்பாடு ஒப்பந்தங்கள் செய்யப்பட்டுள்ளன. இவ்வொப்பந்தங்களின்படி, ஒவ்வொரு மாநிலமும் ஓட்டுவதற்கான வழித் தடங்கள் இன்னின்ன என ஒதுக்கப்பட்டு சரக்குந்துகள் மற்ற வண்டிகள் ஆகியவை இத்தனை ஓடலாம், அவற்றிற்கான மேலெழுத்து தரப்படும் என்பது பற்றிய எண்ணிக்கையும் நிர்ணயிக்கப்பட்டு உள்ளன.

பயணப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில், வழித்தடங்கள் எண்ணிக்கை அந்தந்த மாநிலங்களில் ஓடும் கிலோ மீட்டர் தூரத்தில் சமநிலை இருக்கும்படியாக ஒதுக்கப்படுகின்றன. பாண்டிச்சேரி, கேரள மாநிலங்களோடு செய்ய வேண்டிய ஒப்பந்தங்களுக்கான பேச்சு வார்த்தைகள் நடைபெறுகின்றன. ஆந்திரப்பிரேதசம், கர்நாடக மாநிலங்களோடு செய்யப்பட்ட ஒப்பந்தங்களை மாற்றி அமைப்பதற்கான பேச்சுவார்த்தைகளும் நடைபெறுகின்றன.

6. பொது இடத்தில், மோட்டார் வண்டியை ஓட்டிச் செல்ல உரிமம் ஒன்று பெற்றிருக்க வேண்டும். போக்கு வரத்து வண்டிகளுக்கான ஓட்டுநர்களும், தொழில் முறை ஓட்டுநர்களும் மருத்துவச்சான்று பெற்றிருத்தல் வேண்டும். ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளை ஒழுங்குப்படுத்தலும், உரிமம் பெறச்செய்யவும் விதிகள் இயற்றப்பட்டு உள்ளன. இஃதன்றி ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்க, மருத்துவச் சான்றுடன் கூட பார்வை பற்றிய சோதனையும், போக்குவரத்து விதிகள் பற்றிய அறிவும் வற்புறுத்தும் விதிகளில் வகை செய்ய உத்தேசிக்கப் பட்டுள்ளது. ஓட்டுநர்களை நன்கு கண்காணித்து, "புள்ளி முறைக் கட்டுப்பாடு" என்ற ஒரு முறையை புகுத்தவும் உத்தேசிக்கப்பட்டு உள்ளது. இம்முறையின் கீழ் ஓட்டுநர் ஒருவர் விதிகள் மீறல் ஒவ்வொன்றுக்கும் இத்தனைப் புள்ளி எனக் கணக்கிட்டு ஒரு குறிப்பிட்ட எண்ணிக்கைப் புள்ளிகளைப் பெற்ற வுடன் தானகவே ஓட்டுநர் உரிமம் செல்லுபடி இல்லாமல் போகும். இவ்வாறு செய்வதற்கான கருத்துரு பரிசீலனையில் உள்ளது.

7. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், மோட்டார்வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டம் ஆகியவற்றின்கீழ் வருவாய் விவரம் கீழே தரப்பட்டுள்ளது.

1975 ஏப்ரல் 7]

	வரவுசெலவு மதிப்பீடு. 1974–75.	திருத்தப்பட்ட மதிப்பீடு, 1974–75.	வரவு-செலவு மதிப்பீடு. 1975–76.
	ரூ.	ரூ.	ரூ.
மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம்.	1,18,10,000	1,29,75,000	1.34,85,000
மற்ற வருவாய் கள்.	65,000	1,40,000	5,40,000
தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம் 1974.	22,59,00,000	31,69,75,000	36,42,00,000
தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள் சரக்குகள் வரிவிதிப்பு) சட்டம், 1952. மற்ற வருவாய்.	5,22,40,000	20,00,000	..
மொத்தம் ..	29,00,15,000	33,20,90,000	37,82,25,000

திருத்தப்பட்ட மதிப்பீடு ரூபாய் 31.69 கோடி எனினும் அதைவிட அதிகமாக வருவாய் 1975-ம் ஆண்டு சனவரி திங்கள் 1-ம் தேதி முதல் விதிக்கப்பட்ட அதிகரிக்கப்பட்ட வரிவிகிதங்களின் மூலம் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. நடப்பு ஆண்டுக்கான நிகர வருவாய் ரூ. 37.27 கோடி என மதிப்பிடப்படுகிறது.

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

செலவினங்களில், 1974-75 ஆண்டுக்கான வரவு செலவு மதிப்பீடு, நடப்பு ஆண்டுக்கானத் திருத்தப்பட்ட மதிப்பீடு, 1975-76-ம் ஆண்டுக்கான வரவு-செலவு திட்ட மதிப்பீடு ஆகியவற்றின் விவரம் கீழே தரப்பட்டுள்ளது :—

(ரூ. லட்சத்தில்)

வரவு செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு 1974–75	74·99
திருத்தப்பட்ட மதிப்பீடு 1974–75	76·29
வரவு செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு 1975–76	77·06

வாடகைக்கல்லாத வண்டிகளின் மீதான வரிகள் தண்டலுக்கான செலவினம் இதில் சேர்க்கப்படவில்லை.

8. போக்குவரத்துத்துறையன்றி, காவல் துறையும் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் நிர்வாகத்தில் பொறுப்பு வகிக்கிறது. போக்குவரத்தை ஒழுங்குபடுத்தலும், குற்றம் புரிவோரின் புரிவோரின் மீது வழக்குத்தொடுத்தலும் காவல் துறையால் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன. சிருந்துகளைப் போன்ற வண்டிகளின் மீதான வரி செலுத்தப்பட்டுள்ளதா எனக் கண்காணிக்கும் பொறுப்பும் காவல்துறையினுடையதாகும்.

இணைப்பு

[45-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக் குறிப்பைக் காண்க]

தமிழ் நாட்டில் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் போக்குவரத்து

1974–75.

ஆய்வுரை.

பொதுப் போக்குவரத்து ஏற்பாடு அரசின் உடைமையிலும் நிர்வாகத்திலும் இருக்கவேண்டுமென்பது அரசு ஏற்றுக்கொண்ட கொள்கையாகும். இதனைக் கருத்திற்கொண்டு போக்குவரத்துப் பணிகளை நாட்டுடைமையாக்குதல் 1940-ம் ஆண்டிலிருந்து தொடங்கிச் செயற்படுத்தப்படலாயிற்று

1975 ஏப்ரல் 7]

1948-ம் ஆண்டிற்குள்ளாக, சென்னை மாநகரில் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணிகள் முழுமையும் நாட்டுடைமையாக்கப் பட்டது. இதற்கு அடுத்தபடியாக, 1956-ஆம் ஆண்டில் மாநிலங்கள் சீரமைக்கப்பட்டு, கன்னியாகுமரி மாவட்டம் தமிழ்நாட்டுடன் இணைந்த காலையில் அந்த மாவட்டத்தில் பயணிப் போக்குவரத்துப்பணிகள் அரசால் மேற்கொள்ளப் பட்டன. 1959-ஆம் ஆண்டில், 120 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட வழித்தடங்கள் அனைத்திலும் போக்குவரத்துத் துறையின் விரைவுப் பேருந்துப்பணிகளே இயங்க வேண்டும் எனக் கொள்கை முடிவுஎடுக்கப்பட்டது. அதன் அடிப்படையில் அந்த ஆண்டில் துறையைச் சேர்ந்த நெடுந் தொலை விரைவுப் பேருந்துகள் ஓடத் தொடங்கின. அது, பேருந்துப் போக்குவரத்தின் நாட்டுடைமையாக்கும் பணியில் மேலும் முன்னேற்றம் காண வழி வகுத்தது. பல்வேறு நெடுந்தொலைவு வழித் தடங்களில் துறையின் விரைவுப் பேருந்துகள் விடப்பட்டுள் ளன. தற்போது மாநிலத்தில் எல்லா மாவட்டத் தலைமை யிடங்களும் துறையின் நெடுந்தொலை விரைவுப் பேருந்துப் பணிகளால் இணைக்கப்பட்டுள்ளன.

2. 1967ஆம் ஆண்டில், போக்குவரத்துப் பணிகளை நாட்டுடைமையாக்கும் வேகத்தைத் தீவிரப்படுத்த முடிவு செய்யப் பட்டது. அதற்கிணங்க தனியார் பேருந்து அதிபர்களின் உரிமங்கள் காலக்கெடு முடிவடையும்போது, கீழ்க்காணும் வகை வழித் தடங்கள் நாட்டுடமையாக்கப்பட்டு பேருந்துகள் இத் துறையால் விடப்படவேண்டும் என்று கருதப்பட்டது.—

(i) 75 மைலுக்கும் (120 கி.மீ.) அதற்கும் மேற்பட்ட வழித் தடங்கள்; சாதாரண, விரைவுப் பேருந்துகள் ஆக இவையிரண்டும்;

(ii) சென்னை மாநகரிலிருந்து தொடங்கி அல்லது முடிவடையும் வழித் தடங்கள், எவ்வளவு தொலைவு இருப்பினும் அத்தகைய வழித் தடங்கள் அனைத்தும்;

(iii) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து புறப்பட்டு அவ்விடத்தில் வந்து சேரும் வழித் தடங்கள் யாவும் உட்பட அம்மாவட்டத்திலுள்ள வழித் தடங்கள் அனைத்தும்.

3. தமிழ் நாடு 1971ஆம் ஆண்டு பேருந்து அதிபர்கள் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டம், 50 பேருந்து உரிமங்களும் அதற்கும் மேற்பட்ட உரிமங்களும் உடைய தனியார் பேருந்துப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களை

நாட்டுடைமையாக்குவதற்குக் கொண்டு வரப்பட்டது. இந்தச் சட்டத்தின்படி, மதுரை சதர்ன் ரோடுவேஸ் பிரைவேட் லிமிடெட்; ஆனைமலை பேருந்து போக்குவரத்து பிரைவேட் லிமிடெட், பொள்ளாச்சி; ராமன் அண்டு ராமன் பிரைவேட் லிமிடெட், கும்பகோணம்; ஸ்ரீராமவிலாஸ் சர்வீஸ் லிமிடெட், கும்பகோணம் ஆகியவற்றின் தனியார் பேருந்துப் போக்குவரத்து அமைப்புகள் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டு, போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மாற்றப்பட்டன,

4. இம் மாநிலத்திலுள்ள பயணிப் போக்குவரத்து அமைப்பு முழுவதையும் ஐந்தாண்டுக் காலத்திற்குள் நாட்டுடைமையாக்க அரசு 1972 ஆகஸ்டில் முடிவு செய்தது. இதற்காக, தமிழ்நாடு 1973ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) அவசரச் சட்டம் சாற்றுரைக்கப்பட்டது. இந்த அவசரச் சட்டத்தின் விதித்துறைகளின்கீழ், நீலகிரி மாவட்டத்தில் பயணிப் பேருந்துகள் கையகப்படுத்தப்பட்டு 1973 சனவரித் திங்களில் சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு மாற்றப்பட்டன. இந்த அவசரச் சட்டத்திற்கு பதிலாக தமிழ் நாடு 1973ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள்-ஒப்பந்த ஊர்திகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டம் தற்போது செயலுக்கு வந்துள்ளது. ஆனால் தனியார் பேருந்துப் போக்குவரத்து நிறுவன உரிமையாளர்கள் இந்தச் சட்டத்தை எதிர்த்து உயர்நீதி மன்றத்தில் வழக்குத் தொடர்ந்தனர். உயர் நீதி மன்றம் இச்சட்டம் செல்லாது எனத் தீர்ப்பளித்தது. அரசு தலைமை உயர்நீதி மன்றத்தில் மேல் முறையீடு செய்துள்ளது. வழக்கு தலைமை உயர்நீதி மன்றத்தில் விசாரணையில் இருப்பதால், இச்சட்டத்தின் கீழ் மேலும் தனியார் பேருந்துப் போக்குவரத்து நிறுவனம் எதனையும் கையகப்படுத்த முடியவில்லை.

5. போக்குவரத்துத் துறை நிர்வாகத்தைத் தொழில் திறன் மயமாக்கவும், போக்குவரத்துப் பணியை மிகப்பெருமளவில் பரவலாக்கவும், அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களை நிறுவியதன் மூலம் இம் மாநிலத்தில் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து நிறுவன அமைப்பு முறையை அரசு பெரிதும் மாற்றியமைத்துள்ளது. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஒவ்வொன்றும், எளிதாக நிர்வகிக்கத்தக்க எண்ணிக்கை அளவில் பேருந்துகளைக் கொண்டுள்ளது ; ஒவ்வொரு கழகமும் ஏறத்தாழ இரண்டு மாவட்டங்களின் போக்குவரத்துப் பணிகளை உள்ளடக்கியதாய் விளங்குகிறது. அவைகள் கம்பெனிகள் சட்டத்தின்கீழ் பதிவு செய்யப்பட்டுள்ளன.